



Syria

Archéologie, art et histoire

90 | 2013

Dossier : Recherches actuelles sur l'occupation des périphéries désertiques de la Jordanie aux périodes protohistoriques

Caroline SAUVAGE, *Routes maritimes et systèmes d'échanges internationaux au Bronze Récent en Méditerranée orientale (TMO 61)*

Dominique Beyer



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/syria/1993>

DOI : 10.4000/syria.1993

ISSN : 2076-8435

Éditeur

IFPO - Institut français du Proche-Orient

Édition imprimée

Date de publication : 1 janvier 2013

Pagination : 500-501

ISBN : 9782351593905

ISSN : 0039-7946

Référence électronique

Dominique Beyer, « Caroline SAUVAGE, *Routes maritimes et systèmes d'échanges internationaux au Bronze Récent en Méditerranée orientale (TMO 61)* », *Syria* [En ligne], 90 | 2013, mis en ligne le 01 juillet 2016, consulté le 22 mars 2021. URL : <http://journals.openedition.org/syria/1993> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/syria.1993>

© Presses IFPO

Caroline SAUVAGE, *Routes maritimes et systèmes d'échanges internationaux au Bronze Récent en Méditerranée orientale (TMO 61)*, préf. L. PANTALACCI et M. YON), Lyon, Maison de l'Orient et de la Méditerranée, 2012, 30 cm, 376 p. dont 7 cartes, 94 ill. n/b, ISBN : 978-2-35668-028-0.

La première partie de cet ouvrage, issu d'une thèse soutenue en 2006 à Lyon, est consacrée à l'examen du contexte géographique et aux sites des différentes régions concernées (côte de la Turquie, Chypre, côte levantine, Égypte, Grèce et bassin égéen, Crète). N'ont été pris en compte, dans le cadre de cette étude, que les sites dit « pertinents », explorés, en particulier sur le plan géomorphologique, bien publiés, cités dans les textes anciens et/ou qui ont livré des attestations d'échanges internationaux. À cet égard, la façade levantine est particulièrement privilégiée. Sont évoqués ensuite les produits commercialisés, très diversifiés, puisqu'on y trouve aussi bien des objets précieux, des animaux et produits dérivés, du verre ou des pierres, des métaux, diverses matières végétales, huile ou encens, avec en particulier le bois, souvent sous forme de pièces de bateaux. L'apport archéologique des épaves a été sur ce point naturellement précieux.

Dans la deuxième partie (chap. III et IV), l'auteur traite des questions économiques et des relations internationales. À propos des cargaisons et des transactions, la part que prennent les textes est ici primordiale, bien que souvent les mentions soient très ponctuelles et qu'elles ne proviennent que du Hatti, d'Ougarit ou de l'Égypte. Les comparaisons sont instructives et parfois surprenantes : ainsi le cuivre et l'étain auraient eu le même prix à Ougarit, avec la valeur de 200 sicles contre 1 sicle d'argent, alors qu'il y aurait une équivalence en Égypte entre les prix du cuivre et de l'argent, celui de l'étain semblant inconnu dans la documentation égyptienne. Mais « le système des prix est, pour l'instant, difficile à interpréter et à modéliser par manque de sources ».

En ce qui concerne la nature des transactions, on peut noter le rapprochement possible entre mentions dans les textes et données archéologiques. Mais C. Sauvage s'interroge sur la place de la céramique, plutôt rare dans les épaves, absente de la documentation écrite, alors que les céramiques chypriotes, par exemple, sont si abondantes sur les sites terrestres. Quant

aux responsables des transports et transactions internationales, ils étaient pour la plupart dépendants des pouvoirs en place.

Dans le chap. IV, l'auteur aborde la question des réglementations, qui semblent s'être mises en place dans un cadre plutôt mieux organisé qu'on ne le pensait, puis des liens entre les différents pays, cette analyse reposant sur les produits échangés, avec examen des évolutions au cours du Bronze récent. Cette seconde partie s'achève par une tentative de synthèse interprétative de l'économie en Méditerranée orientale, en faisant une lecture critique des modèles proposés par les économistes. Pour l'auteur, « le système économique et juridique du Bronze récent démontre une grande organisation du commerce, avec ses tenants et aboutissants, où l'aventure n'était que rarement de mise. Comme tous les exemples étudiés l'ont montré, il est difficile de concevoir que des particuliers aient pu affréter des cargaisons telles que celle retrouvée sur l'épave d'Uluburun. Le commerce international levantin était sous contrôle direct du palais ou de ses institutions, car les marchands dépendaient de l'économie palatiale pour leurs capitaux de départ et ils devaient utiliser les navires mis à leur disposition par le palais ».

La troisième partie, comprenant les chap. V et VI, est consacrée aux navires et aux routes. Sont abordés les arsenaux, la construction des bateaux et les différents types de navires. Pour ces derniers, l'étude s'appuie surtout sur les textes et les représentations, bien que la corrélation entre ces sources soit délicate. Dans le domaine de la construction navale et de l'utilisation des divers types de bateaux, les transferts de technologie ont visiblement leur place et il est en conséquence difficile de démontrer dans ce domaine la supériorité d'une région par rapport aux autres. Des bateaux atteignant la longueur de 20 m devaient être fréquents, de plus grands navires semblent aussi attestés, même si la précision en ce domaine n'est guère possible.

L'étude des routes découle alors de l'ensemble des observations faites dans les

chapitres précédents. L'auteur, bien soucieuse, ici particulièrement, des questions de méthode, met le lecteur en garde sur la pertinence des démonstrations : « Pour établir la route suivie par un bateau, on est tenté de relier par une ligne les différentes aires de production se rapportant à tout ce qui compose la cargaison... [mais] le navire a pu charger en une seule fois et dans un même port toute sa cargaison même si, fait paradoxal, le navire peut ensuite se diriger vers une zone de production de l'une de ses marchandises. Une fois chargées, ces dernières auraient alors été en transit, ce qui fait envisager un nouvel itinéraire, en gardant en tête la question des routes directes et indirectes et des ports principaux et secondaires [...] ». Le rôle des embarcations de redistribution, naviguant sur de courtes distances, doit naturellement aussi être pris en considération.

Sont ensuite examinées les questions climatologiques, la nature des côtes, les techniques de navigation. Les épaves permettent une analyse archéologique, avec la prudence qui s'impose, avant que les textes ne soient interrogés, de même que l'économie, pour l'analyse des routes. Quelques cartes dans le texte (fig. 83-86), de la main de l'auteur, permettent très utilement d'évoquer les circuits des vents et des courants, et par conséquent les routes possibles dans les régions concernées.

Dans la conclusion, C. Sauvage reconnaît tout d'abord le caractère incomplet et limité de la documentation, qu'elle soit textuelle ou archéologique, qui incite naturellement à la prudence. Elle n'en souligne pas moins les acquis réels de l'étude dans l'examen de l'adaptation des anciens au milieu géographique et dans l'aménagement de l'environnement à des fins commerciales. L'étude socio-économique « a mis en lumière l'existence de classes sociales et de circuits économiques particulièrement bien organisés et réglementés », liés au pouvoir, pour des échanges à longue distance, que l'analyse des

matières échangées entre les différentes régions de Méditerranée orientale a bien montré. En revanche, les circuits locaux et leurs acteurs sont plus difficiles à appréhender. À propos des débats sur la notion moderne d'économie de marché, sans doute faut-il considérer, à la suite de A. et S. Sherratt et D. North, l'existence d'éléments de marché dans une économie palatiale au Bronze récent. En matière de batellerie et de techniques, l'intensité des échanges durant cette période a sans doute créé une famille de navires méditerranéens aux caractéristiques communes, sans oblitérer des particularités régionales.

On peut supposer qu'au début du Bronze récent, les routes étaient dominées par les Égyptiens et les Crétois. Par la suite, au *xiv^e s.*, Chypre émerge en véritable plaque tournante du commerce et la Crète est sous domination mycénienne. Enfin, « il se pourrait qu'à la fin du Bronze récent un nouveau groupe d'individus émerge, exerçant un commerce "de marin", en même temps que le commerce officiel : ils auraient été prêts, au moment de la chute des palais, à commercer pour leur propre profit ».

Quelques cartes fort utiles, très claires, au parti graphique homogène, et faisant bien apparaître les reliefs, précèdent enfin une abondante bibliographie (p. 303-355), des *indices* et, indispensable pour un travail touchant à des questions souvent très techniques, un précieux glossaire. On ne peut que louer l'auteur de nous avoir fourni cette belle synthèse, sur un sujet difficile, qui embrasse un ensemble de régions souvent trop découpé par la recherche. Si l'on peut regretter au passage quelques redites et une articulation du plan pas toujours convaincante, on se trouve devant un important ouvrage de référence qui sera indispensable aux chercheurs, souvent confrontés à la complexité et à l'extrême richesse des échanges qui se sont opérés dans tous les domaines de ce vaste monde de la Méditerranée orientale du Bronze récent.

Dominique BEYER